Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5667**

14. Wahlperiode 27. 03. 2001

Antrag

der Abgeordneten Annette Faße, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, Norbert Formanski, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Gabriele Iwersen, Dr. Uwe Jens, Konrad Kunick, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Lothar Mark, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Gerhard Rübenkönig, Dr. Hansjörg Schäfer, Siegfried Scheffle , Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Reinhold Strobl, Rita Streb-Hesse, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Margrit Wetzel, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg), Albert Schmidt, Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Potenziale im Wasserstraßentransport umwelt- und naturverträglich nutzen – Intermodalität stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Wasserstraßentransport ist Bestandteil eines integrierten V erkehrssystems. Jede Tonne, die statt auf der Straße umweltschonend und ökonomisch effizien auf dem Wasserwege transportiert wird, ist ein Beitrag zur Engpassbeseitigung auf unseren Straßen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung diesem Grundsatz seit ihrem Amtsantritt im Herbst 1998 Rechnung trägt und im Sinne der Koalitionsvereinbarung eine effiziente und umweltgerechte erkehrspolitik gestaltet. Der Deutsche Bundestag hält ein Verkehrssystem, das zum einen die Mobilität flächendeckend und umweltverträglich gewährleistet und zum anderen de Wirtschaftsstandort Deutschland gerecht wird, für notwendig.

Bei natur - und umweltverträglichem Ausbau ist das V erkehrssystem Schif f/ Wasserstraße in vielen Fällen besonders geeignet, die verkehrspolitischen Ziele optimal miteinander zu verbinden. Die T ransportleistung der W asserstraße ist neben dem Schienen- und Straßentransport die dritte wichtige Säule des Gütertransports in Deutschland. Im Jahr 1999 transportierte die Binnenschiff fahrt 228,9 Millionen T onnen (Verkehrsleistung: 62,6 Mrd. T onnenkilometer), die Eisenbahnen brachten es auf 287,3 Millionen T onnen (71,4 Mrd. T onnenkilometer). Etwa 55 % der in der EU erbrachten Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt wird auf dem deutschen Wasserstraßennetz abgewickelt.

Im Verkehrshaushalt 2001 stehen für W asserstraßeninvestitionen ca. 1,3 Mrd. DM zur V erfügung. Bis zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat die Bundesregierung zudem als ersten wichtigen Schritt im No-

vember 1999 das „Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesverkehrswege 1999 bis 2002“ (IP) verabschiedet. Das IP stellt im Zeitraum von 1999 bis 2002 insgesamt 4,05 Mrd. DM für Aus- und Neubaumaßnahmen sowie für Ersatz und Erhaltung der Wasserstraßen zur Verfügung.

Als weitere konsequente Maßnahme zur „Vermeidung des Verkehrsinfarkts“ werden vom Bund zusätzliche 900 Mio. DM im so genannten Anti-Stau-Programm für die Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt. Mit dem Anti-Stau-Programm werden Mittel mobilisiert, die ab 2003 zusätzlich zum normalen Investitionsprogramm in die Verkehrsinfrastruktur gesteckt werden können.

Dabei muss auch zukünftig bei jeder Maßnahme berücksichtigt werden, dass Flüsse sensibel auf Eingriffe reagieren und daher sorgfältige und ausgewogene Planungen auch in ökologischer Hinsicht Voraussetzung für eine Realisierung sind. Bei Maßnahmen zur Steigerung des Transportanteils der Binnenschiffahrt sind die ökologischen Funktionen der Fließgewässer zu erhalten bzw. durch geeignete begleitende Maßnahmen wieder herzustellen. Bereits in der näheren Zukunft ist zudem damit zu rechnen, dass sich die Auswirkungen des globalen Klimawandels auch regional, z. B. durch höhere Hochwasser oder niedrigere Niedrigwasser, bemerkbar machen und bei geplanten Eingriffen in Gewässersysteme eine Rolle spielen werden. Diesen Belangen war in der Vergangenheit nicht immer ausreichend Rechnung getragen. Die Bundesregierung integriert daher Natur- und Umweltschutz verstärkt in ihre Wasserstraßenpolitik.

Die Wasserstraße dient keinesfalls nur dem Massenguttransport. Die Binnenschifffahrt ist unter anderem mit dem Containertransport im Seehafen-Hinterlandverkehr in einem Marktsegment tätig, das aufgrund des stark wachsenden Außenhandels und einer Güterstrukturentwicklung in Richtung containerisierbarer Güter auch zukünftig außerordentlich hohe Zuwachsraten verspricht, aber auch Investitionen in technisch angepasste Schiffe und Umschlagseinrichtungen erfordert.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, das der Kombinierte Verkehr (KV) im verkehrspolitischen Konzept der Bundesregierung eine bedeutende Rolle spielt. Er dient als Grundlage der intelligenten und zielführenden Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Durch die Optimierung der Rahmenbedingungen und den zielgerichteten Einsatz kann er eine wichtige Entlastungsfunktion übernehmen. Es wird befürwortet, dass die Bundesregierung die KV-Fördermittel für Dritte seit Amtsantritt von 30 Mio. DM auf 120 Mio. DM im Jahr 2001 aufgestockt hat. Die zusätzlichen Mittel kommen auch der Binnenschifffahrt zu Gute.

Für eine erfolgreiche Umsetzung von Verlagerungskonzepten auf den Wasserweg ist die Rolle der Häfen als Schnittstellen von entscheidender Wichtigkeit. Sie sind bedeutende Umschlagplätze des Kombinierten Verkehrs. Die fast 100 öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland sind schon längst keine reinen „Wasserbahnhöfe“ mehr, sondern sind Wirtschaftsstandorte, an denen Logistik für Europa geleistet wird.

Trotz der unbestreitbaren Vorteile des Wasserstraßentransports hat die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren Marktanteile an die Straße verloren. Der Anteil der deutschen Flotte am Binnenschiffsgüterverkehr ist von 44,4 % im Jahre 1990 auf ca. 37 % weiter gesunken. Nach den jüngsten BVWP-Prognosen wird die deutsche Binnenschiffahrt bis zum Jahre 2015 ohne verkehrspolitische Korrekturmaßnahmen weitere Marktanteile im Güterverkehrsmarkt verlieren.

Zusätzliche ordnungs- und/oder fiskalpolitische Maßnahmen zugunsten der Binnenschifffahrt sind daher notwendig, da die intermodale Transportkette mit zusätzlichen Kosten belastet ist, die z. B. der durchgehende Straßengüterverkehr nicht zu tragen hat. Von derartigen Maßnahmen, die über die seit 1999

eingerichtete Ausbildungsförderung in Höhe von 3 Mio. DM hinausgehen, gehen auch positive Beschäftigungs- und Umweltauswirkungen aus, da die Investitionen in Deutschland durchgeführt werden. V on Binnenschif fsverkehren gehen zudem deutlich geringere Emissionen (niedrigerer spezif scher Energieverbrauch, niedrigere CO_2-Emissionen) ausgehen als von Straßentransporten. Als V orbild für derartige Maßnahmen können die Niederlande und Frankreich dienen.

Mit Blick auf die EU-Osterweiterung wird die entscheidende Frage sein, ob die Öffnung des Binnenschif ffahrtsmarktes in Einklang mit der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen gelingen wird.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der finanzpolitischen Leitlinien

für die Binnenschifffahrt:

1. konkrete Umsetzungsvorschläge zur V erlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraße zu erarbeiten, wobei das Nachhaltigkeitsprinzip angewendet werden muss;
2. das straßenverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren im Schwergut- und Großraumverkehr für die Binnenschif ffahrt zu ändern, um eine frühzeitige Einbindung der Binnenschif ffahrt in die T ransportüberlegungen der ver - ladenden Wirtschaft zu ermöglichen;
3. alle Möglichkeiten zu nutzen, den Ausf aggungstrend in der deutschen Binnenschifffahrt zu stoppen, z. B. die Anwendung der T onnagesteuer analog zur deutschen Seeschifffahrt in der deutschen Binnenschifffahrt zu prüfen;
4. die Aufrechterhaltung und f nanzielle Förderung von Schif ferkinderheimen sicherzustellen und auf die Bundesländer zugunsten einer unbürokratischen, einvernehmlichen Regelung hinsichtlich der Übernahme der Heimkosten einzuwirken;
5. neue Forschungsmöglichkeiten an unseren Hochschulen weiterhin zu unterstützen und ein enges Forschungsnetzwerk zwischen W erften, Zulieferern, Dienstleistungsunternehmen und der Wissenschaft zu knüpfen;
6. die Ausbildungsbeihilfen für die Ausbildung von Schiffsjungen in Höhe von 50 000 DM pro Ausbildungsplatz auch in den Folgejahren beizubehalten;

für die Wasserstraße:

7. eine integrierte BVWP-Planung, die Baumaßnahmen bei Straße, Schiene und Wasserstraße unter Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsprinzips aufeinander abstimmt, zu forcieren;
8. für alle Ausbauvorhaben an W asserstraßen qualifizierte Umweltgutachte zu erstellen und deren Er gebnisse bei den konkreten Ausbauplanungen zu berücksichtigen; dabei sind die Kriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzentwurf zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz) zu berücksichtigen, die den moderaten umweltverträglichen und naturnahen Ausbau von Wasserstraßen garantieren;

   bei Unterhaltungsmaßnahmen an Wasserstraßen sind die Belange des Natur- und Umweltschutzes verstärkt zu integrieren;
9. die bestehende W asserstraßeninfrastruktur in Ost-W est-Relation zu ver - bessern;

10. die Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Donau unter Aufsicht der Donaukommission und den Wiederaufbau der zerstörten Donaubrücken in Jugoslawien aktiv zu begleiten;
11. die Hinterlandanbindungen zu den Häfen attraktiver zu machen;
12. keine neue Abgabe für die Wasserstraßen einzuführen;

im Kombinierten Verkehr (KV):

13. die Richtlinien der Förderung für den Kombinierten Verkehr zu überprüfen;
14. die KV-Förderung für Dritte im Sinne eines integrierten Verkehrssystems für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße zu stärken;
15. in Zusammenarbeit mit den Ländern die logistischen Schnittstellenfunktionen der Binnen- und Seehäfen – auch außerhalb der Rheinschiene – zu optimieren und den Bau und Einsatz innovativer Umschlagtechnologien weiter zu fördern;
16. in Häfen die Schnittstellensituation der Verkehrsträger zu verbessern sowie die Bereitstellung moderner Kommunikationsinfrastruktur zu fördern;

auf EU-Ebene:

17. die geplante EU-Erweiterung stärker in den Blickpunkt verkehrspolitischer Entscheidungen zu rücken, um den zu erwartenden weiteren Anstieg des Warenaustauschs mit den neuen EU-Mitgliedstaaten auch durch die stärkere Einbeziehung des Binnenschiffs bewältigen zu können;
18. die rechtzeitige ausreichende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen anzustreben;
19. die Einhaltung der in den bilateralen Binnenschifffahrtsabkommen mit den MOE-Staaten festgelegten Verkehrs- und Wettbewerbsbestimmungen verstärkt zu überwachen;
20. die derzeit noch gültigen bilateralen Abkommen mit den Beitrittskandidaten so lange in Kraft zu lassen, bis ein stufenweiser Übergang bei der Marktöffnung des Binnenschifffahrtssektors geregelt ist;
21. in Zweijahresabständen einen Binnenschifffahrtsbericht vorzulegen.

Berlin, den 28. März 2001

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333